



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 56]

नई दिल्ली, बुधवार, मई 10, 2000/वैशाख 20, 1922

No. 56]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MAY 10, 2000/VAISAKHA 20, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 10 मई, 2000

सं. टीएमपी/65/99-जेएनपीटी.—महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) द्वारा उनके दरों के मान से संबंधित मामला सं. टीएमपी/1/98-जेएनपीटी में 5 दिसम्बर, 1998 को पारित प्राधिकरण के आदेश की समीक्षा करने के लिए प्रस्तुत आवेदन-पत्र का एतद्वारा निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएमपी/65/99-जेएनपीटी

न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड
(एनएसआईसीटी)

आवेदक

आदेश

(अप्रैल, 2000 के 10वें दिन को पारित किया गया)

1.1 यह मामला न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी) से प्राप्त आवेदन पत्र से संबंधित है, जिसमें उन्होंने उनके दरों के मान की अधिसूचना से संबंधित प्राधिकरण के 5 दिसंबर, 98 के आदेश की समीक्षा करने का अनुरोध किया है। यह अनुरोध विशेषकर रुपया में मूल्यवर्गित की गई कुछ मदों के प्रशुल्क को डॉलर में मूल्यवर्गित करने से संबंधित है।

1.2 इस तथ्य के बावजूद कि इसी प्रकार का एक अनुरोध पहले भी 13 अप्रैल, 99 को रद्द किया गया था, इस अनुरोध पर प्राधिकरण की 2 अगस्त, 99 को आयोजित बैठक में विचार किया गया था। आंकड़ों और व्यौरों के प्रावधान के मामले में सहयोग देने के एनएसआईसीटी के आश्वासन को ध्यान में रखते हुए और 'समीक्षा' संबंधी विशेष प्रावधान न होने की तकनीकी स्थिति को जानते हुए भी यह अन्याय, यदि कोई है, को दूर करने में आड़े नहीं आएगी, उसे प्राधिकरण ने एक औपचारिक 'समीक्षा' मामला पंजीकृत करने का निर्णय किया।

2. एनएसआईसीटी ने अपने अनुरोध में निम्नलिखित निवेदन किए हैं :—
- (i) उन्होंने अपनी परियोजना का वित्तीय समापन प्राप्त नहीं किया है ।
 - (ii) परियोजना के निवेशक और सक्षम उधारकर्ता विदेशी मुद्रा के प्रभाव से चिन्तित हैं, क्योंकि परियोजना के लिए आधुनिक उपस्कर का आयात लाइसेंस करार की शर्तों के अनुसार किया जाना आवश्यक है ।
 - (iii) वर्ष 1997 में दक्षिण-पूर्व एशियाई मुद्रा में गिरावट आने से उधारकर्ता और निवेशक एशियाई ऋण के प्रति सुविधाजनक स्थिति में नहीं हैं, क्योंकि उसकी सुरक्षा सुनिश्चित नहीं है ।
 - (iv) अमरीकी डालर में मूल्यवर्गित प्रशुल्क रुपए के किसी अस्वाभाविक अधिक मूल्यहास के प्रति स्वाभाविक सुरक्षा प्रदान करता है ।
 - (v) कारगिल के संदर्भ में सीमा पर स्थिति ने भी भारत के राष्ट्रीय जोखिम संबंधी उधारकर्ता के परिदृश्य पर प्रतिकूल प्रभाव डाला है ।
 - (vi) उनका बड़ी मात्रा में पूंजीगत व्यय अमरीकी डालर आधारित है । एनएसआईसीटी में स्थापित करने के लिए अनुमत्य किस्म का उपस्कर इस समय भारत में निर्मित नहीं किया जाता है और इसका आयात करना पड़ता है ।
 - (vii) अमरीकी डालर में मूल्यवर्गित प्रशुल्क की ऋण परिशोधन के लिए आवश्यकता होती है ।
 - (viii) उनके वर्तमान प्रशुल्क ढांचे के संदर्भ में उनका राजस्व केवल 2—4 प्रतिशत अमरीकी डालर में मूल्यवर्गित होता है । राजस्व के इस न्यूनतम समानुपात के कारण एनएसआईसीटी को लगभग 396 करोड़ रुपए (परियोजना लागत का 54 प्रतिशत) की अमरीकी डालर में खरीद सहायता और 97 प्रतिशत विदेशी इक्विटी की आवश्यकता है ।
 - (ix) एनएसआईसीटी पूर्व अनुमोदित प्रशुल्क में किसी प्रकार की वृद्धि का प्रस्ताव नहीं कर रहा है । वे केवल 17 दिसम्बर, 98 को प्रचलित विनिमय दर का प्रयोग करते हुए टीएएमपी द्वारा पूर्वानुमोदित प्रशुल्क को अमरीकी डालर में मूल्यवर्गित करना चाहते हैं ।

एनएसआईसीटी के प्रस्ताव का सारांश यह है कि उसके प्रशुल्कों को डालर में मूल्यवर्गित किया जाए ।

3. इस प्राधिकरण ने जवाहरलाल नेहरू पत्तन-न्यास (जेएनपीटी) में बीओटी आधार पर एनएसआईसीटी द्वारा निर्मित की जा रही तीन बर्थों के लिए प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित उनके प्रस्ताव पर 5 दिसम्बर, 98 को एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश में, प्राधिकरण ने कार्गो-संबद्ध प्रभारों को डालर में मूल्यवर्गित करने के प्रस्ताव का अनुमोदन नहीं किया था और यह टिप्पणी की थी कि कार्गो-संबद्ध प्रभारों को डालर में मूल्यवर्गित करने के प्रश्न की सभी संबंधितों के साथ व्यापक विचार-विमर्श करके नए सिरे से जांच-पड़ताल की जाएगी। उक्त आदेश पारित करते समय प्राधिकरण ने कुछ निम्नलिखित टिप्पणियाँ की थीं:—

(i) एनएसआईसीटी ने नए इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन में अपने प्रयोजनार्थ जेएनपीटी प्रशुल्क को 'सीमा' के रूप में अपनाने के लिए चुना था। कानून के अनुसार एनएसआईसीटी अपने प्रशुल्क का प्रस्ताव करने का पात्र है। परंतु, चूंकि जेएनपीटी के साथ करार में इस संबंध में शर्त होने के कारण एनएसआईसीटी को जेएनपीटी की दरें अपनाने को चुनना पड़ा था, इसलिए प्राधिकरण ने उनके विवेकाधिकार पर प्रश्न नहीं उठाया है।

(ii) यद्यपि, प्रस्ताव जेएनपीटी के प्रशुल्कों के मॉडल के आधार पर तैयार किया गया था, लेकिन एनएसआईसीटी सभी कार्गो-संबद्ध प्रभारों को डॉलर में मूल्यवर्गित करने का प्रस्ताव करके उससे महत्वपूर्ण रूप से हट गया है।

जेएनपीटी के मामले में केवल 'विश्राम समय प्रभारों' को डॉलर में मूल्यवर्गित किया गया था। यद्यपि, "हैच कवर प्रहस्तन" और "पोत के भीतर कंटेनरों के स्थानांतरण" के लिए प्रभारों को डॉलर में मूल्यवर्गित किया जा सकता था, परंतु कुछ कारणों से जेएनपीटी ने ऐसा नहीं किया।

(iii) डॉलर में मूल्यवर्गीकरण का प्रस्ताव इस आधार पर किया गया है कि परियोजना के वित्तपोषण से संबंधित काफी अधिक विदेशी इक्विटी और विदेशी ऋण का ऋण परिशोधन डालरों में करना होगा।

एनएसआईसीटी के अनुसार डॉलर में वर्गीकरण से भारी विनिमय दर घटबढ़ के प्रति विदेशी वित्तदाताओं के हित की सुरक्षा हो सकेगी। एनएसआईसीटी ने अपने प्रस्ताव के समर्थन में मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) के मामले का भी उल्लेख किया था, जिसमें 'कंटेनर' को पोत-धारण (वैसल-होल्ड) का विस्तार माना गया है और परिणामतः कंटेनर-प्रहस्तन प्रभारों को 'पोत-संबद्ध प्रभार' माना गया है तथा इस प्रकार डॉलर में मूल्यवर्गीकरण के लिए पात्र माना है।

(iv) प्रशुल्कों को डॉलर में मूल्यवर्गीकृत करने पर प्रयोक्ताओं ने इस आधार पर आपत्ति की थी कि कार्गो-संबद्ध प्रभारों को केवल रुपया में मूल्यवर्गीकृत किया जा सकता है और एमबीपीटी के मामले में 'कानूनी कथन' का प्रयोग गलत था।

इस संबंध में यह उल्लेख किया गया था कि जेएनपीटी ने स्वयं भी कार्गो-संबद्ध प्रभारों को डॉलर में मूल्यवर्गीकृत नहीं किया था, जबकि उनके सामने एमबीपीटी का उदाहरण मौजूद था, जेएनपीटी ने रुपया से डॉलर मूल्यवर्गीकरण में परिवर्तन करने को अभी तक भी नहीं चुना है।

- (v) डॉलर में मूल्यवर्गीकरण की मांग को बोली के समय रद्द कर दिया गया था और करार में भी ऐसा करने का आश्वासन नहीं दिया गया था ।
- (vi) एनएसआईसीटी ने जेएनपीटी के प्रशुल्क स्वीकार करने के प्रति स्वयं अपनी वचनबद्धता दी थी । डॉलर में मूल्यवर्गीकरण संबंधी प्रस्तान इस आश्वासन के अनुरूप नहीं है ।
- (vii) 'रायल्टी' संबंधी सभी भुगतान रुपया में मूल्यवर्गित किए गए थे । विशेषकर, बोली दस्तावेज में विनिर्दिष्ट किया गया था कि 'रायल्टी' मूल्यवर्गीकरण और 'प्रशुल्क' मूल्यवर्गीकरण एक ही मुद्रा में होंगे । यद्यपि, करार में इस संबंध में कोई विशेष प्रावधान शामिल नहीं किया गया था लेकिन दोनों दस्तावेजों के संदर्भ में एक सद्भावपूर्ण व्याख्या इस मुद्दे को निर्णायक रूप में सिद्ध कर देगी ।
- (viii) कुछ उल्लिखित कारणों से यह प्राधिकरण कार्गो-संबद्ध प्रभारों के डॉलर में मूल्यवर्गीकरण के पक्ष में नहीं था ।
- (ix) यह कहना भी सही नहीं होगा कि व्यापार संबंधी जोखिमों का मूल्यांकन प्रशुल्कों के डॉलर में मूल्यवर्गीकरण के बिना नहीं किया जा सकता । विदेशी इक्विटी अथवा ऋण प्राप्त करना एक सामान्य व्यावसायिक निर्णय होता है । विनिमय दर घटबढ़ों को हिसाब में लेना एक सामान्य व्यावसायिक जोखिम होता है ।
- विशेषकर, वित्त मंत्रालय/भारतीय रिजर्व बैंक के दिशानिर्देशों के अनुसार आय के प्रत्यार्पण के प्रयोजनार्थ विदेशी मुद्रा की खरीद में कोई कठिनाई नहीं होनी चाहिए ।
- (x) मुद्रा मूल्यवर्गीकरण इस मामले में निविदा का एक आधारभूत पहलू था । पूर्व में पूर्णतया उल्लिखित निर्णय को इस चरण में बदलने के किसी फैसले से परिहार्य कानूनी कठिनाइयां उत्पन्न हो सकती हैं ।
- (xi) प्रसंगवश, उपलब्ध कुछ आंकड़ों की जांच-पड़ताल से इस मामले से संबंधित आयामों का पता चलेगा ।

परियोजना लागत का अनुमान 700 करोड़ रुपए लगाया गया था । ऋण-इक्विटी अनुपात 65:35 कहा गया था । ऋण के पक्ष में डॉलर ऋण-रुपया ऋण 55:45 के अनुपात में उल्लिखित किया गया था । इसी प्रकार, इक्विटी के पक्ष में विदेशी इक्विटी-भारतीय इक्विटी 95:5 के अनुपात में उल्लिखित की गई थी ।

'अनुमानित वित्तीय विवरण (न बढ़ाया गया नकद बाह्य प्रवाह)' में शामिल आंकड़ों की जांच-पड़ताल ऋण-परिशोधन देयता का उचित संकेत दे सकती है । उदाहरणार्थ, 2002

और 2003 के लिए संबंधित आंकड़े 'रायल्टी के भुगतान के बाद आय' 220-230 करोड़ रुपए के बीच दर्शाते हैं और उसी अवधि के लिए ऋण-परिशोधन देयता 70 करोड़ रुपए के आसपास दर्शायी गई थी। यहां यह माना जाना चाहिए कि इस देयता का केवल 55 प्रतिशत हिस्सा विदेशी मुद्रा में होगा। दूसरे शब्दों में, विदेशी मुद्रा की आवश्यकता 40 करोड़ रुपए से कम की होगी।

इस संदर्भ में, यह माना जाना चाहिए कि "विश्राम समय" प्रशुल्क (यह डॉलर में मूल्यवर्गित किया जाएगा) कुल प्रशुल्क का न्यूनतम 15-20 प्रतिशत होगा और तदनुसार लगभग 40 करोड़ रुपए की निवल आय होगी। इस परिदृश्य में ध्यान देने पर पता चलता है कि निवेश पर आय के लिए पर्याप्त सुरक्षा उपलब्ध है। फिर भी यदि कोई 'असुरक्षित' राशि शेष रहती है, तब उसे 'सामान्य व्यावसायिक जोखिम' के अंतर्गत आने वाली माना जाता। परंतु, इस संदर्भ में आगे यह जानना भी आवश्यक है कि दो अन्य कार्यकलाप - 'हैच कवर प्रचालन' और 'पोत के भीतर कंटेनरों का स्थानांतरण', जैसा कि पहले उल्लेख किया गया है, वे भी प्रशुल्क के डॉलर में मूल्यवर्गीकरण के लिए पात्र होंगे। यदि उनके मामले में ऐसा होता, "विश्राम समय प्रमारों और उपलब्ध 'सुरक्षा' दोनों के मिलाने से होने वाली आय में और अधिक वृद्धि होती।

4. इस प्राधिकरण ने समीक्षा के लिए पूर्ववर्ती अनुरोध को रद्द करते हुए 13 अप्रैल, 99 को एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश में इस प्राधिकरण ने निम्नलिखित टिप्पणियों की थीं :-

- (i) भारत विदेशी देयता के संबंध में कभी भी चुककर्ता नहीं रहा।
- (ii) गैर-व्यापारिक सेवाओं के लिए प्रमारों को केवल स्थानीय मुद्रा में मूल्यवर्गित करना स्थापित आर्थिक सिद्धांत है, ताकि मूल्यनिर्धारण में उपलब्ध प्रतिस्पर्धी लाभ बनाए रखे जा सकें।
- (iii) प्राधिकरण ने प्रशुल्क को केवल दो वर्ष की अवधि के लिए अनुमोदित किया है, जिसमें आगे यह शर्त है कि प्राधिकरण किन्हीं कारणवश समय-अनुसूची से पहले (भी) संशोधन के प्रस्ताव को स्वीकार कर सकेगा। दूसरे शब्दों में, किसी कठोर निर्णय के कारण होने वाले अपूरणीय नुकसान के बारे में कोई चिन्ता करने की आवश्यकता नहीं है।
- (iv) भारतीय रुपए के संबंध में विनिमय दर घटबढ़ इतनी अस्थिर नहीं रही है कि प्रशुल्क में बार-बार समायोजनों के संबंध में चिन्ता की जाए।

5. इसलिए, इस मामले का निपटान करते समय इस प्राधिकरण को इन टिप्पणियों को भी ध्यान में रखना था।

6. जब यह समीक्षा प्रगति पर थी, एनएसआईसीटी ने पीएसए एसआईसीएल एवं तूतीकोरन कंटेनर टर्मिनल के लिए प्रशुल्क निर्धारण संबंधी प्राधिकरण के आदेश का उल्लेख करते हुए डॉलर में प्रशुल्क वर्गीकरण हेतु मदों का पता लगाने के मामले में उनके और पीएसए एसआईसीएल के बीच भेदभाव के बारे में अभ्यावेदन किया था। उन्होंने विशेषकर तीन मदों- रीफर मानीटरिंग और कनैक्शन प्रमारों, शट-आउट प्रमारों तथा पोतांतरण कंटेनरों के लिए समेकित प्रमार का उल्लेख किया है। हमने एनएसआईसीटी के दरों के मान

में शट-आउट प्रमारों को शेफर मॉनीटरिंग तथा कनेक्शन प्रमारों का अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गीकरण अनुमोदित करते हुए 15 मार्च, 2000 को एक आदेश पारित किया था। तथापि, पोतांतरण कंटेनरों के लिए समेकित प्रमारों संबंधी मद पर कार्रवाई 'समीक्षा' मामले के साथ करने का निर्णय किया गया था। इस मद की लागत-निर्धारण के संबंधित संघटकों के संबंध में घाटशुल्क और कर्षण अवयव को शामिल करने का पता लगाने के लिए जांच की जानी है।

7. बीओटी आधार पर किसी टर्मिनल का निर्माण करने/सुविधा प्रदान करने और अनुरक्षण/प्रचालन करने के लिए छूट प्रदान किए गए किसी निजी टर्मिनल आपरेटर के प्रशुल्क प्रस्ताव (प्रस्तावों) पर विचार करते समय यह देखना आवश्यक है कि संपूर्ण परियोजना लागत पर और विशेषकर इक्विटी पूंजी पर आईआरआर कितना है। नियंत्रक प्राधिकरण के लिए यह संतुष्टि होना आवश्यक है कि यातायात पूर्वानुमान और आय अनुमान कम न हों तथा लागत अनुमान साधारण रूप में अधिक न हों और प्रस्तावित प्रशुल्क अत्यधिक न हों, जिससे असाधारण रूप से अत्यधिक आईआरआर दिखाई देता हो। चूंकि, छूट की अवधि 30 वर्ष है, तब यह ध्यान देना आवश्यक है कि आईआरआर छूट की अवधि के दौरान ही प्राप्त कर लिया जाए। इसलिए, एनएसआईसीटी को प्रस्तावित प्रशुल्क के आधार पर परियोजना लागत और इक्विटी पूंजी पर आईआरआर दर्शाने वाले वित्तीय विवरण प्रस्तुत करने आवश्यक थे। चूंकि, एनएसआईसीटी ने अभ्यावेदन किया था कि रुपया प्रशुल्क इक्विटी पूंजी और ऋण पूंजी का परिशोधन करने के लिए पर्याप्त आय नहीं देता, इसलिए यह आवश्यक है कि वित्तीय विवरण रुपया प्रशुल्क और डॉलर प्रशुल्क पर आधारित होने चाहिए। विस्तृत सूचना मांगी गई थी, क्योंकि हम अन्य आधारों पर मूल्यवर्गीकरण के मुद्दे का पूर्वनिर्णय नहीं करना चाहते थे।

8. जांच-पड़ताल के दौरान एनएसआईसीटी ने अनेक मदों के संबंध में अलग-अलग आंकड़े दिए थे। जब हमने इन विसंगियों का विस्तृत उल्लेख किया और स्पष्टीकरण मांगे तब एनएसआईसीटी का यह उत्तर था कि संशोधित आंकड़े मूल आवेदन पत्र के पश्चात प्राप्त अनुभव पर आधारित हैं। हमारे लिए ऐसे अनुवर्ती अनुभवों/घटनाओं को हिसाब में लेना संभव नहीं होगा। यह एक 'समीक्षा' का मामला है और ऐसी समीक्षा मूल आदेश के समय उपलब्ध स्थितियों पर आधारित होती है।

9. इस मामले की जांच-पड़ताल के दौरान एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति उभर कर सामने आती है :—

- (i) किसी को यह स्वीकार करने के लिए मनाना कठिन है कि इतनी बड़ी अंतर्राष्ट्रीय बोली में कोई अंतर्राष्ट्रीय प्रतिष्ठित कंपनी रुपया-प्रशुल्क मॉडल पर आधारित वित्तीय विश्लेषण के बिना बोली प्रस्तुत करेगी, जबकि विशेषकर बोली-पूर्व चरण में ऐसा कोई आश्वासन नहीं दिया गया था कि प्रशुल्कों के डॉलर में मूल्यवर्गीकरण की अनुमति दी जाएगी। ऐसे विश्लेषण में कोई भी विवेकशील निवेशक राष्ट्रीय जोखिम और मुद्रा जोखिम जैसे कारकों पर ध्यान देगा।
- (ii) इस मामले में मुद्रा मूल्यवर्गीकरण निविदा का मूलभूत पहलू था, जैसाकि इस प्राधिकरण के 5 दिसम्बर, 98 के आदेश के पैराग्राफ संख्या 5 (xvii) में बल दिया गया है। पूर्व में पूर्णतया उल्लिखित निर्णय को इस चरण में बदलने के किसी फैसले से परिहार्य कानूनी कठिनाइयां उत्पन्न हो सकती हैं और निविदा प्रक्रिया की पवित्रता को नष्ट कर सकता है। इस मुद्दे का विशिष्ट उल्लेख होने के बावजूद भी एनएसआईसीटी ने इसका समाधान नहीं किया बल्कि इस संबंध में एक व्यंग्यात्मक टिप्पणी की है कि उनके विचार में इस संबंध में कोई कानूनी बाधा नहीं होगी। छूट-करार के खंड 7-3 का उनके द्वारा उल्लेख करना उनके कार्य के लिए सहायक नहीं हो सकता। उक्त खंड में यह कहा गया है कि प्रशुल्क का निर्धारण टीएमपी द्वारा किया जाएगा और सरकार की नीति के अनुसार अधिसूचित किया जाएगा।

मुद्रा मूल्यवर्गीकरण के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया गया है। कार्गो-संबद्ध प्रभारों को केवल रुपया में वर्गीकृत करना सरकार की नीति रही है। इसके अलावा, बोली-पूर्व चरण में ऐसा कोई आश्वासन नहीं दिया गया था कि ऐसे प्रशुल्कों के डॉलर में मूल्यवर्गीकरण की अनुमति दी जाएगी।

- (iii) एनएसआईसीटी का मुख्य जोर (भारी) विदेशी ऋण और इक्विटी तथा अन्य प्रवास संबंधी व्ययों का परिशोधन करने पर है। उनके वित्तीय विश्लेषणों से पता चलता है कि विदेशी ऋण परिशोधन केवल प्रथम दस वर्षों के लिए है। परियोजना का प्रारम्भिक चरण पूरा होने पर प्रवास संबंधी व्यय काफी कम हो जाएंगे। टर्मिनल सेवा प्रबंध और ईडीपी सहायता शुल्कों पर व्यय छूट की अवधि के दौरान जारी रहेंगे। विदेशी इक्विटी का परिशोधन पूरी अवधि के दौरान जारी रहेगा, यदि इक्विटी बनी रहती है। तथापि, इस सभी से 30 वर्ष की संपूर्ण छूट की अवधि के लिए पूरे प्रशुल्क के डॉलर में मूल्यवर्गीकरण का औचित्य सिद्ध नहीं होता।
- (iv) चूंकि, एनएसआईसीटी ने जेएनपीटी के प्रशुल्क "मूल्य" को अपनाया है जिसमें कार्गो-संबद्ध अवयव शामिल हैं, एनएसआईसीटी प्रशुल्क में भी ये अवयव शामिल होने चाहिए। केवल यह दावा न करना कि, "हमारे प्रशुल्कों में घाट-शुल्क शामिल नहीं हैं" पर्याप्त नहीं है। यह तर्क कि 'कंटेनर को घाट की बजाय ट्रेलर पर खाली किया जाता है और इसलिए संयुक्त प्रशुल्क में घाटशुल्क शामिल नहीं है' विश्वसनीय नहीं है, क्योंकि ट्रेलर घाट पर खड़ा होता है। "परिवहन लागतों" को शामिल न करने संबंधी इसके प्रस्ताव को नाममात्र उलझन वाला माना जा सकता है। 'रेल द्वारा ढुलाई' और 'घाटशुल्क' के अवयव जेएनपीटी प्रशुल्क में कार्गो-संबद्ध संघटक का काफी बड़ा हिस्सा है। जब तक इनका पता नहीं लगाया जाता और समाप्त नहीं किया जाता अथवा एनएसआईसीटी द्वारा यह निर्णायक रूप में स्थापित नहीं किया जाता कि इसके प्रशुल्क में जेएनपीटी के संदर्भ में सुसंगत से निम्न अवयव शामिल हैं, तब तक इसके तर्क को स्वीकार नहीं किया जाता। उनके इस बात पर बार-बार जोर देने में कोई दम नहीं है कि यह प्राधिकरण एमबीपीटी और एनएसआईसीटी के बीच भेदभाव कर रहा है। इसी प्रकार एनएसआईसीटी का इस प्राधिकरण को यह कहने का अधिकार नहीं है कि वे जेएनपीटी से उसके प्रशुल्क के संघटकों की जांच करने के लिए संबंधित ब्यौरे एकत्रित करें। एनएसआईसीटी से यह आशा की जाएगी कि वे यह प्रारम्भिक कार्य पूरा करें और संतोषजनक रूप से यह स्थापित करें कि इसके प्रशुल्क के संघटक जेएनपीटी से निम्न हैं।
- (v) एनएसआईसीटी ने उल्लेख किया है कि 'पोत-पर्यन्त कुली कार्य' के लिए वसूल किए जाने वाले प्रभारों को नदें 'लाइनर की शर्तों' के अंतर्गत समुद्री मालभाड़े के हिस्से के रूप में वर्गीकृत किया जाता है और इसलिए इसे डॉलर में मूल्यवर्गीकृत किया जाए। अपने 1 दिसम्बर 99 के पत्र में उन्होंने समझौते के रूप में प्रस्ताव किया है कि ट्रक द्वारा हस्तांतरण प्रभारों को रुपया में और शेष को डॉलर में निर्धारित करने हुए संशोधित प्रशुल्क अनुसूची बनाई जाए, यद्यपि बॉक्स-दर के ऐसे विभाजन के पक्ष में वे भी नहीं हैं। रुपया में मूल्यवर्गित अवयव एक बहुत छोटा हिस्सा है और पूर्व उल्लिखित सभी कार्गो-संबद्ध अवयव उसमें पूर्णतया शामिल नहीं हैं। वस्तुतः चूंकि एनएसआईसीटी की अपनी कोई रेल प्रणाली नहीं है, इसलिए इस अवयव को उनके प्रशुल्क से पूर्णतया हटाया जाना चाहिए। घाटशुल्क और परिवहन अवयव अलग-अलग किए जाने चाहिए और रुपया में मूल्यवर्गीकृत किए जाएं, क्योंकि प्राधिकरण ने कार्गो-संबद्ध प्रभारों को डॉलर में मूल्यवर्गित न करने के अपने पूर्ववर्ती निर्णय को संशोधित नहीं किया है। यह कार्य एनएसआईसीटी द्वारा किया जाना है और उन्हें यह आशा नहीं करनी चाहिए कि प्राधिकरण यह कार्य करेगा।

(vi) स्थापित मुख्य परिसंपत्ति यथा, बर्थों का कार्यकाल छूट की 30 वर्ष की अवधि से अधिक होता है और कंटेनर प्रहस्तन उपस्कर को 18 वर्ष के बाद प्रतिस्थापित करना होता है। दोनों मामलों में एनएसआईसीटी द्वारा लगाया गया मूल्यहास परिसंपत्ति के कार्यकाल के आधार की बजाय कुल छूट की अवधि अथवा शेष छूट की अवधि के आधार पर अधिक होगा। एनएसआईसीटी ने जेएनपीटी प्रशुल्क को अपनाया है, जिसमें लगी हुई पूंजी पर सामान्यतया $(12 + 3 + 3 = 18)$ प्रतिशत आय अनुमत्य है। एनएसआईसीटी से आशा की जाती है कि इस प्रकार स्थापित परिसंपत्ति वे जेएनपीटी को वापस निःशुल्क सौंप देंगे। विकास के लिए 3 प्रतिशत के अंशदान के अवयव की अनुमति देने की आवश्यकता नहीं है। पुनर्स्थापन, पुनर्वास इत्यादि के लिए 3 प्रतिशत के अंशदान में कम से कम अंशतः उपस्कर के मध्यवर्ती नवीकरण का निवेश शामिल होना चाहिए।

(vii) यहां बोली दस्तावेजों में विशिष्ट शर्त को जानना भी उचित है कि 'रॉयल्टी' और 'प्रशुल्क' को एक ही मुद्रा में मूल्यवर्गित किया जाएगा। विचार-विमर्श के दौरान एनएसआईसीटी ने स्पष्ट उल्लेख किया था कि उसके द्वारा रुपया में उल्लिखित 'रॉयल्टी' को वे डॉलर में परिवर्तित स्वीकार नहीं करेंगे। उपर्युक्त अन्य मुद्दों के अलावा, यह विसंगति संभावित कानूनी बाधाओं में अन्य आयाम जोड़ सकती है, यदि एनएसआईसीटी के अनुरोध को स्वीकार कर लिया जाता है।

10. परिणामतः और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर यह प्राधिकरण निर्णय करता है कि एनएसआईसीटी के इस अनुरोध में हमारे दिनांक 5 दिसम्बर, 1998 के आदेश की समीक्षा करने के लिए कोई दम नहीं है। तदनुसार, एनएसआईसीटी का आवेदन पत्र रद्द किया जाता है।

11. पोतांतरण कंटेनरों के संदर्भ में एमबीपीटी ने एक अलग मामले में इस आधार पर कि शिपिंग एजेंट/स्वामी इन प्रभारों को परेबितियों से समुद्री मालभाड़े के हिस्से के रूप में वसूल करते हैं, रुपया मूल्यवर्गित घाटशुल्क को डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क में बदलने का प्रस्ताव किया है। इस तर्क में कुछ दम दिखाई देता है। यदि एमबीपीटी के प्रस्ताव के अनुसार पोतांतरण कंटेनरों पर घाटशुल्क को डॉलर में मूल्यवर्गित करने का निर्णय किया जाता है, तब यही व्यवस्था एनएसआईसीटी और पीएसए एसआईसीएल के लिए भी लागू करनी होगी। परंतु, ऐसी व्यवस्था लागू किए जाने से पूर्व परिवहन और रेलवे ढांचे के लिए अंशदान के अवयवों को विभाजित/एनएसआईसीटी द्वारा अपनी संयुक्त दर से अलग रखना होगा। पोतांतरण कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए पीएसए एसआईसीएल के मामले में प्रभार डॉलर में मूल्यवर्गित किए जाते हैं, जबकि घाटशुल्क रुपया में मूल्यवर्गित किया गया है। तथापि, पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल में प्रहस्तन प्रभार एनएसआईसीटी द्वारा उल्लिखित के अनुसार डॉलर में प्रहस्तन के लिए विभाजित दर की तुलना में (भी) काफी कम है।

12. खाली कंटेनरों के मामले में एम्बीपीटी और पीएसए एसआईसीएल टर्मिनल में भी घाटशुल्क डॉलर में मूल्यवर्गित किया जाता है। जेएनपीटी (और, इसलिए एनएसआईसीटी के मामले में भी) के मामले में संयुक्त दर में अन्य बातों के अलावा कुली कार्य, कंटेनर वाले कार्गो पर घाटशुल्क, परिवहन और रेल ढांचे के लिए अंशदान के अवयव शामिल हैं। यदि एनएसआईसीटी एम्बीपीटी के मॉडल का सहारा लेना चाहता है, तब रेल ढांचे के लिए अंशदान के अवयव को छोड़ना होगा और परिवहन के अवयव को अलग करना होगा। केवल परिवहन अवयव को अलग करते हुए एनएसआईसीटी द्वारा उल्लिखित डॉलर में विभाजन प्रभार काफी अधिक है।

13. मामले की समग्र परिस्थितियों में और कार्गो-संबद्ध प्रभारों के डॉलर में मूल्यवर्गीकरण के संबंध में प्राधिकरण के घोषित दृष्टिकोण के अनुसार पुनः यह निर्णय किया जाता है कि एनएसआईसीटी में पोतांतरण कंटेनरों के लिए समेकित प्रभार को डॉलर में मूल्यवर्गित नहीं किया जा सकता, क्योंकि एनएसआईसीटी द्वारा परिवहन और रेल ढांचे के लिए अंशदान को अवयव की समेकित दर से अलग नहीं किया गया है।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/असाधारण/143/2000]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 10th May, 2000

No. TAMP/65/99-JNPT.—The Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the application submitted by the Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) for review of its order dated 5 December, 1998 passed in the case No. TAMP/1/98-JNPT relating to notification of their Scale of Rates, as in the order appended hereto.

SCHEDULE**Case No.TAMP/65/99-JNPT**

**The Nhava Sheva International
Container Terminal Limited**

Applicant

ORDER

(Passed on this 10th day of April 2000.)

1.1. This case relates to a request made by the Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) for a review of this Authority's order dated 5 December 98 about notification of their Scale of Rates. The request in particular is about denomination in dollar terms of tariffs of certain items that have been denominated in rupee terms.

1.2. Notwithstanding the fact that a similar request had earlier been rejected on 13 April 99, this request was considered in the Authority's meeting on 2 august 99. Noting the NSICT assurance to cooperate in the matter of provision of data/details, and recognising the position that the technicality of absence of a specific provision for a 'review' shall not come in the way of removal of injustice, if any, this Authority decided to register a formal 'review' case.

2. In their request, the NSICT have made the following pleadings:

- (i). They have not achieved the financial closure of their project.
- (ii). Investors and potential lenders to the project are concerned with the foreign currency exposure that the project has because of the state of the art equipment that is required to be imported by the terms of license agreement.
- (iii). Since the meltdown of SE Asian currency of 1997, lenders and investors are less comfortable with the Asian debt that is not hedged.
- (iv). US denominated tariff gives the project a natural hedge against any unnaturally high depreciation of Rupee.

- (v). The situation on the border with regard to Kargil has also had an adverse effect on the lender's perspective on Indian country risk.
- (vi). A large quantum of their capital expenses is USD based. The type of the equipment that is permitted to be installed at NSICT is not being manufactured in India at present and have to be imported.
- (vii). USD denominated tariff is required to service the debt.
- (viii). In terms of their present tariff structure, only 2 – 4% of their revenues are USD denominated. With this miniscule proportion of revenue NSICT needs to support USD purchases of about Rs.396 crores (54% of project cost) and 97% of overseas equity.
- (ix). NSICT is not proposing any increase in the tariff already approved. They merely wish to denominate in USD the tariff that has already been approved by the TAMP using the rate of exchange that was prevalent on 17 Dec. 98.

The substance of the NSICT's proposal is for dollar denomination of its tariffs.

3. This Authority passed an order on 5 Dec. 98 on a proposal from the NSICT for fixation of tariffs for the three berths they were constructing on a BOT basis at the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT). In the said order, the Authority did not approve the proposal to denominate cargo related charges in dollar terms and observed that the question of denominating cargo related charges in dollar terms would be examined afresh in detailed consultation with all concerned. Some of the relevant observations of the Authority while passing the said Order are:

- (i). The NSICT had chosen to adopt the JNPT tariff as 'ceilings' for their own purpose in operating the new International Container Terminal. Under law, the NSICT would have been entitled to propose a tariff of its own. But, since the NSICT had chosen to bind itself to the JNPT rates because of a stipulation to that effect in their Agreement with the JNPT, the Authority need not question their discretion.
- (ii). Although the proposal was modelled on the JNPT tariffs, the NSICT had made a significant departure in proposing denomination of all cargo-related charges in dollar terms.

In the case of JNPT, only 'dwell time charges' were denominated in dollar terms.

Although charges for 'hatch cover handling' and for 'shifting containers within the vessel' could have also been denominated in dollar terms, for some reason, the JNPT had not chosen to do so.

- (iii). The denomination in dollar terms had been proposed on the ground that the substantial foreign equity and foreign loan component of the project-funding would require debt-servicing in dollars.

The denomination in dollar terms, according to the NSICT, would safeguard the interest of the foreign financiers against wild exchange rate fluctuations. The NSICT had also cited for support of its proposal the case of the Mumbai Port Trust (MBPT) where a 'container' has been recognised as an extension of the vessel-hold, and consequently, container-handling charges had been treated as 'vessel-related charges' thereby qualifying for denomination in dollar terms.

- (iv). The proposal to denominate the tariffs in dollar terms had been objected to by the users on the ground that cargo-related charges could be denominated only in rupee terms; and, the 'legal fiction' applied in the case of MBPT was wrong.

In this connection, it was pointed out that the JNPT itself had not denominated cargo-related charges in dollar terms; even after the MBPT example was available, the JNPT still did not choose to change from rupee to dollar denomination.

- (v). The demand for denomination in dollar terms was rejected at the time of bids. And, the Agreement also did not give any assurance to do so.
- (vi). The NSICT had bound itself to abide by the JNPT tariff. The proposal for denomination in dollar terms would not be in the consonance with this assurance.
- (vii). The 'royalty' payments had all been denominated in rupee terms. Significantly, the bid document specified that the 'royalty' denomination and 'tariff' denomination would be in the same currency. Although the Agreement did not incorporate a specific provision to this effect, a harmonious construction with reference to both the documents would establish the point conclusively.

- (viii). The Authority had, for stated reasons, not been in favour of denominating cargo-related charges in dollar terms.
- (ix). It would not be correct to contend that business risks could not be assessed without denomination of tariffs in dollar terms. Getting foreign equity or loan would be a normal business decision. And, reckoning with exchange rate fluctuations would be a normal business risk.
Significantly, there would be no difficulty in purchase of foreign exchange for the purpose of repatriation of earnings in accordance with the Ministry of Finance / Reserve Bank of India Guidelines.
- (x). Currency denomination was a basic aspect of the tender in this case. Any decision to alter at this stage a categorically stated earlier decision might give rise to avoidable legal complications.
- (xi). Incidentally, a scrutiny of some of the data available would highlight the dimensions involved.

The project cost had been estimated at Rs.700 crores. The Debt-Equity ratio was stated to be 65:35. On the Debt side, the dollar-debt – Rupee-debt ratio was stated to be 55:45. Likewise, on the Equity side, the foreign equity - Indian equity ratio was stated to be 95:5.

A scrutiny of the data contained in the 'Projected Financial Statements (unescalated cash flow)' could give a reasonable indication of the debt-servicing liability. The relevant data for 2002 and 2003, for example, show 'earnings after payment of royalty' in the region of Rs.220-230 crores; and, the debt-servicing liability for the same period had been shown in the region of Rs.70 crores. It should be recognised here that only 55% of this liability would be in foreign currency. In other words, the foreign currency requirement would be of the order of less than Rs.40 crores.

In this context, it should also be recognised that 'dwell time' tariff (it would be denominated in dollar terms) would account for at least 15-20% of the tariff and would, accordingly, net in about Rs.40 crores. Viewed in this perspective, the investment could be seen to have an adequate cover of return. Even if there was still an 'uncovered' balance, it could be deemed to fall under 'normal business risk'. But, it has further to be recognised in this context that two more activities – 'hatch cover operations' and 'shifting of containers within the vessel' – would, as earlier stated, also qualify for denomination of tariff in dollar terms. If these were to be so, then, together with the

earnings from 'dwell time charges' the 'cover' available would receive a further boost.

4. This Authority had passed an Order on 13 April 99 rejecting the earlier request for a review. In this Order, this Authority had made the following observations:

- (i). India has never defaulted in respect of a foreign liability.
- (ii). It is an established economic principle of denominating charges for non-tradable services only in the local currency so as to retain whatever competitive advantages are available in pricing.
- (iii). The Authority has approved the tariff only for a two-year period with a further stipulation that, for good reasons, the Authority will entertain a proposal for revision (even) ahead of the schedule. In other words, there need be no apprehension about irreparable loss to be caused by any rigid prescriptions.
- (iv). The exchange rate fluctuation in respect of the Indian Rupee has not also been so volatile as to warrant apprehensions about frequent adjustments in tariff.

5. While disposing of this case, therefore, this Authority had to bear in mind these observations also.

6. Even as this review case was in progress, referring to the Authority's order on fixing tariffs for the PSA SICAL Tuticorin Container Terminal, the NSICT represented about discrimination between them and the PSA SICAL in the matter of identification of items for denomination of tariffs in dollar terms. They referred in particular three items – Reefer Monitoring and Connection Charges, Shut Out Charges and Consolidated Charge for Transshipment Containers. We passed an order dated 15 March 2000 approving denomination of Shut Out Charges and Reefer Monitoring and Connection Charges in US dollar terms in the Scale of Rates of the NSICT. However, the item about Consolidated Charges for Transshipment Containers was decided to be taken up along with the 'review' case. This item has to be examined to find out the inclusion of wharfage and haulage elements with reference to relevant components of costing.

7. While considering tariff proposal(s) of any Private Terminal Operator to whom concession has been granted to construct / equip and maintain / operate a Terminal on BOT basis, it is necessary to see what is the IRR on the project cost as a whole and in particular on the Equity Capital. The Regulatory Authority needs to be satisfied that the traffic projections and income estimates are not on the lower side, the estimates of costs are not abnormally on the higher side, and the tariffs proposed are not excessive giving an unreasonably high IRR. Since the

concession period is 30 years, it is necessary to consider the IRR likely to be achieved over the concession period. The NSICT was, therefore, required to furnish Financial Statements showing the IRR on the project cost as also on the equity capital on the basis of the tariff proposed. Since the NSICT was representing that rupee-tariff does not give them adequate return to service the equity capital and debt capital, it was necessary to have the Financial Statements based on rupee-tariff and dollar-tariff as well. Detailed information was called for as we did not want to prejudge the issue of denomination on other grounds.

8. During the scrutiny, the NSICT gave different figures on many items. When we referred to these discrepancies in detail and called for explanations, the NSICT's reply has been that the revised figures are based on experience gained subsequent to the original application. It will not be possible for us to take into account such subsequent experiences / developments. This is a 'review' case; and a review is supposed to be based on the conditions available at the time of the original order.

9. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). It is difficult to persuade one to accept that, in such a major international bid, any internationally reputed company will submit a bid without making a financial analysis based on rupee-tariff model especially when no assurance was given at the pre-bid stage that dollar denomination of tariffs would be allowed. In such an analysis, any prudent investor would have reckoned with factors like country risk and currency risk.
- (ii). Currency denomination was a basic aspect of the tender in this case as stressed in paragraph 5.(xvii) of this Authority's Order dated 5 December 98. Any decision to alter at this stage a categorically stated earlier decision may give rise to avoidable legal complications and vitiate the sanctity of the tender procedure. In spite of a specific reference to this issue, the NSICT have not addressed it other than to make a bland statement to the effect that, in their opinion, there will be no legal hurdle. Their reference to Clause 7-3 of the Concession Agreement cannot be seen to be supportive of their cause. All that the said clause says is that the tariff shall be fixed by the TAMP and notified as per the policy of the Government; there is no mention about currency denomination. It has been the policy of the Government to denominate cargo-related charges only in rupee terms. Furthermore, at the pre-bid stage, no assurance was given that dollar-denomination of such-tariffs would be allowed.

- (iii). The main emphasis of the NSICT is about serving (heavy) foreign debt as well as equity and about other expatriate expenses. Their financial analysis shows that foreign debt servicing is only for the first ten years. Expenses on expatriates will come down considerably after the initial phase of the project is over. Expenses on Terminal Service Management and EDP assistance fees will continue throughout the concession period. Servicing of foreign equity will also continue throughout if equity stays. However, all these do not justify dollar denomination of the entire tariff for the whole of the concession period of 30 years.
- (iv). Since the NSICT have adopted the JNPT tariff 'values' which include the cargo-related elements, the NSICT tariff also has to be deemed to include these elements. A mere disclaimer that "Our tariffs do not include wharfage" is not sufficient. So also the argument that 'a container is unloaded on a trailer and not on the wharf and, therefore, composite tariff does not include wharfage' is not convincing as the trailer is on the wharf. Its proposal to exclude 'transportation costs' can only be seen to have a nominal implication. The elements of 'railway haulage' and 'wharfage' constitute the bulk of the cargo-related components in the JNPT tariff. Unless these are identified and eliminated or until it can be conclusively established by the NSICT that its tariff involves elements other than those relevant to the JNPT context, its argument cannot be accepted. There will be very little point in its repeated assertion that 'this Authority is discriminating between the MBPT and the NSICT. Likewise, it is not open to the NSICT to require this Authority to gather the relevant details from the JNPT for examining the components of its tariff. It will be expected of the NSICT to do this groundwork and establish satisfactorily that the components of its tariff are variant from those of the JNPT.
- (v). The NSICT have stated that charges recovered for 'on-board stevedoring' have always been classified as part of sea freight under 'Liner Terms' and therefore, be denominated in dollar terms. Vide their letter dated 1 December 99, they have proposed, as a compromise, a revised tariff schedule by prescribing truck shifting charges in rupee terms and the rest in dollar terms, though they do not favour such splitting of the box-rate. The element denominated in rupee terms is only a small fraction and does not adequately cover all the cargo-related elements mentioned earlier. In fact, since the NSICT has no railway system of their own, this element should get totally eliminated from their tariff; wharfage and transportation elements should get segregated and denominated in rupee terms as the Authority has not revised its earlier decision not to denominate

cargo-related charges in dollar terms. The exercise has to be done by the NSICT and they cannot expect the Authority to do the same.

- (vi). The main asset created, viz. berths has a life longer than the concession period of 30 years and the container handling equipment is required to be replaced after 18 years. In both cases depreciation considered by the NSICT will be higher based on the total concession period or residual concession period instead of on the basis of life of asset. The NSICT has adopted JNPT tariff, which normally allows for $(12+3+3 = 18\%)$ return on capital employed. The NSICT is expected to hand over the assets created back to JNPT free of cost. There is no need to allow the element of 3% contribution for Development, etc. The element of 3% contribution for Replacement, Rehabilitation etc. should at least partly cover the investment of intermediate renewal of equipment.
- (vii). It is also relevant here to recognise the specific stipulation in the bid documents that 'royalty' and 'tariff' will be denominated in the same currency. During the discussions, the NSICT categorically stated that it cannot have the 'royalty' quoted by it in rupee terms converted into dollar terms. Besides the other issues cited above, this discrepancy will add another dimension of probable legal hurdles if the request of the NSICT is to be conceded.

10. In the result, and for reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides that the request of the NSICT for a review of our earlier order dated 5 December 1998 does not merit consideration. The NSICT application is accordingly rejected.

11. With reference to Transshipment Containers, the MBPT, in a different case, has proposed to convert rupee-denominated wharfage into dollar-denominated tariff on the grounds that Shipping Agents / Owners pass over these charges from consignees in dollar terms as a part of the sea freight. There appears to be some force in this argument. If the wharfage on Transshipment Containers is decided to be denominated in dollar terms as proposed by the MBPT, the same arrangement will have to be extended to the NSICT and the PSA SICAL Terminals also. But, before such an arrangement can be effected, the elements of transportation and contribution towards railway infrastructure will have to be segregated / excluded from its composite rate by the NSICT. In the case of the PSA-SICAL charges for Handling of Transshipment Containers are denominated in dollar terms while wharfage has been denominated only in rupee terms. The handling charge at the PSA SICAL Terminal is, however, much less as compared to (even) the split rate for handling in dollar terms as indicated by the NSICT.

12. In the case of empty containers, wharfage is denominated in dollar terms at the MBPT and also at the PSA SICAL Terminal. In the case of JNPT (and, therefore, in the case of the NSICT too), the composite rate includes, *inter alia*, elements of stevedoring, wharfage on containerised cargo, transportation, and contribution towards railway infrastructure. If the NSICT wishes to rely on the MBPT model, then, the element of contribution towards railway infrastructure will have to be excluded and transportation element segregated. The split charge in dollar terms indicated by the NSICT segregating only the transportation element is much higher.

13. In the totality of circumstances of the case, and the declared stand of the Authority in regard to the denomination of cargo-related charges in dollar terms, it is further decided that the Consolidated Charge for Transhipment Containers at the NSICT cannot be denominated in dollar terms since the elements of transportation and contribution towards railway infrastructure have not been segregated from the composite rate by the NSICT.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt./III/TV/Exty/143/2000]